



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap

# Framtidens gaturum

– En trendanalys om vad som är på gång i gaturummet

Johanna Wetterborg

Självständigt arbete • 15 hp  
Landskapsarkitektprogrammet  
Alnarp 2016



# **Framtidens gaturum – en trendanalys om vad som är på gång i gaturummet**

The future street- a trend analysis of what may be the future of the street

Johanna Wetterborg

**Handledare:** Arne Nordius, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Karl Lövvie, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Omfattning:** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** G2E

**Kurstitel:** Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

**Kurskod:** EX0649

**Ämne:** Landskapsarkitektur

**Program:** Landskapsarkitekturprogrammet

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2016

**Omslagsbild:** Arne Nordius

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** Framtidens gaturum, begreppet gata/gaturum, stadsplanering, gatan som social mötesplats, gågatan, det offentliga rummets betydelse

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## Sammandrag

”Think of a city and what comes to mind? Its streets” (Jane Jacobs, 1961:29).

Jane Jacobs väljer att uppmärksamma det många andra genom historien också gjort. Ordet gata besitter en stor fascination kring alla de scenerier som utspelar sig där, politiska som sociala. Gatan utgör en basal gren i våra liv och inom den offentliga sfären. Gaturummets funktion och utformning har varierat med tiden i enlighet med stadsplanering, sociala och politiska tyckanden. Dess ordagranna innebörd har alltid varit mångfacetterad. Samtidigt så är och har dess verkliga betydelse för människan alltid varit stor. Livet på gatunivå är det övergripande ämnet som denna uppsats kommer att beröra.

Vilka förändringsprocesser inom stadsplanering har verkat avgörande för gestaltningen av dagens utomhusmiljöer? Vilken betydelse och funktion har det offentliga rummet idag? Vad kommer utmärka det framtida gaturummet? Frågorna utgör stommen för vad som kommer att redogöras i denna uppsats. Den historiska tillbakablicken ger en bakgrund till det nutida gaturummets utformning och funktion. Tillsammans kan man vidare utläsa gemensamma tendenser och trender om vart det framtida gaturummet är påväg.

Både den historiska och nutida situationen kartlagts genom att studera litteratur och elektroniska källor. Det är med hjälp av intervjuer som diskussionen om den framtida gatan har utvecklats. Intervjuerna har gjorts med verksamma personer inom ämnet där deras tankar och olika erfarenheter har gett upphov till intressanta framtidsscenario.

## Abstract

”Think of a city and what comes to mind? Its streets” (Jane Jacobs, 1961:29).

Jane Jacobs chooses to draw attention to the same object as many others throughout history also have done. The word street possesses a great fascination for all the scenery of life that unfolds there, both political and social. The street constitutes as a basal branch in our lives and in the public sphere overall. The function and design of the street have varied through time in accordance with urban planning, social and political opinions. Its literal meaning has always been multifaceted. At the same time the street have always had a great significance for the human being. Life on the street level is the overall topic that this paper will investigate.

What changes in urban planning has been crucial for the design of today’s outdoor environments? What purpose and function have public space today? What will characterize the future space of the street? These questions are the backbone of what will be discussed in this paper. The historical flashback gives the background to the contemporary street space design and function. This will further show the common tendencies and trends of what may be the future of the street.

Both the historical and contemporary situation will be studied through literature and electronic sources. The discussion of the future development of the street has evolved with the help from interviews. The interviews were conducted with persons who are active within the subject. It is their thoughts and experiences that has given the reasoning behind these interesting future scenarios.

## Förord

Denna uppsats är ett kandidatarbete gjord inom ramen av landskapsarkitektur vid Sveriges lantbruksuniversitet i Alnarp. Utbildningen omfattar 300 högskolepoäng varav kandidatkursen är på 15 högskolepoäng. Min handledare har varit Arne Nordius, universitetsadjunkt och landskapsarkitekt vid SLU, samt Karl Lövré, universitetslektor och landskapsarkitekt, har varit arbetets examinator.

Valet av ämne bottnar i ett intresse för det offentliga rummet och livet som utspelar sig där. Gatan spelar en stor roll i sammanhanget och har som grundtanke att tillhöra alla, oavsett ålder, kön och bakgrund. Gatan är en plats där man kan observera, mötas och interagera med andra människor. Det är där man rör sig och vistas under större delen av dygnets aktiva timmar. Gatan spelar dessutom en stor roll inom stadsplanering och städers utveckling. Att utforska livet på gatunivå har varit uppsatsen övergripande mål.

Tack!

*Johanna Wetterborg*

2016-06-07

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

## Sammandrag

## Abstract

## Förord

<b>1. Inledning.....</b>	<b>7</b>
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Målsättning och syfte.....	8
1.3 Material och metod.....	8
1.4 Avgränsningar.....	9
1.5 Begreppsförklaringar.....	9
<b>2. Gatans historiska roll.....</b>	<b>11</b>
2.1 Begreppet gata.....	11
2.2 Gatans användning över tid.....	13
2.3 Stadsplanering i tid och rum.....	14
2.4 Gågatan över tid.....	15
2.5 Gågatan och bilismen.....	16
2.6 Gatans användare.....	17
<b>3. Gatans nutida roll.....</b>	<b>19</b>
3.1 Stadens attraktionsvärde.....	19
3.1 Rekreativmiljö i miniformat.....	19
3.2 Det mänskliga mötet och det offentliga rummet.....	20
3.3 Stadslandskapet i förändring.....	21
3.4 Stadsplanering och urban segregation.....	22
3.5 Utomhusaktivitetens kvalitet.....	23
<b>4. Resultat och trendanalys.....</b>	<b>24</b>
4.1 Möllegränden i Helsingborg – en intervju med Martin Hadmyr.....	24
4.2 Claesgatan i Malmö – en intervju med Elin Einarsson.....	25
4.3 Stadsplanering i Lund – en intervju med Per Eneroth.....	27
4.4 En trendanalys: vad är på gång i gaturummet?.....	29
<b>5. Diskussion och slutsats.....</b>	<b>33</b>
5.1 Framtidens gaturum.....	33
<b>6. Avslutande reflektion.....</b>	<b>36</b>
<b>7. Referenser.....</b>	<b>37</b>
7.1 Muntliga källor.....	37
7.2 Elektroniska källor.....	37
7.3 Tryckta källor.....	39

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

”I also see public culture as socially constructed on the micro-level. It is produced by the many social encounters that make up daily life in the streets, shops and parks - the spaces in which we experience public life in cities. The right to be in these spaces, to use them in certain ways, to invest them with a sense of ourselves and our communication – to claim them as ours and to be claimed in turn by them – make up a constantly changing public culture.”

(Sharon Zukin, 1995:11)

Citatet ovan är valt för att belysa betydelsen av offentliga mötesplatser och varför det är så viktigt att använda dem samt vikten av att vi delar dem med andra. Gatan utgör en viktig del i den fysiska utomhusmiljön och det är gatan som social mötesplats som kommer att undersökas här.

Att tala om inkluderande och multifunktionella gaturum där framtidens gata kan bli mer än en transportsträcka blir mer och mer populärt. Man talar om gatan som själva destinationen – en plats att ta i besittning för aktivitet och vistelse (Hållbar stad, 2015). Det blir också allt vanligare med projekt där man utmanar gatans traditionella mening och funktion. ”City Lounge” i St. Gallen i Schweiz utgör ett sådant exempel. Där säger sig Carlos Martinez i samarbete med Pipilotti Rist ha skapat ett offentligt vardagsrum utomhus. Platsen täcks av en röd matta och formaterar sittmöbler för avkoppling, konversationer och mycket annat. Den röda färgen skapar ett genomgående rött landskap mitt i stadskärnan av St. Gallen (Wordpress, 2016-05-12).

Faktum är att vi idag kan utläsa flertalet trender där man vill utmana stadslivet och i större skala bjuda in till aktivitet och vistelse i gaturummet. Resultatet tenderar oftast att bli multifunktionella möbleman, sittrappor och murar som kan användas för pauser men också för parkour, skejt, klätterlekar och inlines (Gustafsson, 2013). Tanken är att berika stadslivet inte bara med rörelse och vistelse utan också med aktivitet.

En ständigt växande befolkning och städer som förtätas ställer krav på det offentliga rummet. Inom stadsplanering och förvaltning spelar gatan en betydelsefull roll. Denna uppsats kommer att beröra och undersöka gatan som begrepp och betydelse som social mötesplats. Hur har gatan utvecklats historiskt kopplat till stadsplanering och hur används gatan idag? Verkliga projekt kommer att studeras och en trendanalys genomförs för att kartlägga hur tankarna om användningen ser ut och



hur diskussionerna på olika kommunkontor går. Ambitionen är avslutningsvis att i någon mån förutspå hur gaturummet kan komma att användas i framtiden baserat på vilka tendenser man ser och värdesätter idag.

## **1.2 Målsättning och syfte**

Målet med uppsatsen är att reda ut begreppet gaturum samt beskriva dess urbana och arkitektoniska utveckling och roll över tid kopplat till människan i staden.

Ambitionen är att kartlägga betydelsen av gaturummet samt dess utveckling och karaktär över tid ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Uppsatsen har som ytterligare mål att utifrån kunniga utlåtanden om dagens och framtidens planerade gaturum kunna ge en visionär bild om det framtida användandet av gatan.

Målet med uppsatsen är att belysa och uppmärksamma betydelsen av det offentliga rummet snarare än redogöra för vad som fysiskt utgör en bra utomhusmiljö i det offentliga rummet där gatan ingår. Syftet är att förstå hur gaturummet kommer att utvecklas och användas baserat på stadsplaneringens påverkan på gaturummet över tid.

## **1.3 Material och metod**

Källmaterialet består av litteratur, elektroniska källor, föreläsningar samt intervjuer. Litteraturen som använts kopplar till uppsatsens övergripande ämne som rör det offentliga rummet i staden. De elektroniska källorna utgörs i första hand utav rapporter men även av elektroniska böcker. Intervjuer har gjorts i kommunerna: Malmö, Lund och Helsingborg. Intervjuerna fokuserar på utvalda gator i respektive stad för att exemplifiera den utveckling av gaturummet som sker idag. Fallet i Lund utgör ett undantag. Där har intervjun kretsat kring en allmän diskussion kring stadsplanering och inte kring en specifik gata.

Gatorna kommer att granskas utefter hur de används idag och vilka tankar som finns bakom dess planering och design. Tanken är att genomföra en trendanalys som ska mynna ut i tankar och ideér om gaturummets framtida roll och gestaltning. Gator och intervjupersoner har valts utefter tips från handledare.

Personerna som intervjuats är: Martin Hadmyr, landskapsarkitekt och stadsträdgårdsmästare i Helsingborgs stad; Elin Einarsson, landskapsarkitekt på Malmö stads gatukontor; Per Eneroth, chef för gatu- och trafikkontoret vid tekniska förvaltningen i Lunds kommun. Dessa har intervjuats antingen via telefon och eller genom personligt möte. De har alla fått samma frågor ställda till sig för att få ett resultat som går att jämföra och slutsatser som kan värderas trovärdiga. I fallet om Lund har frågorna försökt att i största mån bibehållas men har i vissa fall behövts omformuleras till att tillmötesgå den allmänna diskussionen som har varit fallet. Frågorna kretsar kring de genomförda gatuprojekten och stadsplanering i stort med tyngdpunkt på användning och gestaltning.



Frågorna lyder som följer:

- Hur har gatan valts att gestaltas/ utvecklats och varför? Vilka motiv/ önskemål/ krav/ kriterier ligger bakom? Sammanfatta gatans och projektets vision.
- Hur ser användningen av gatan ut idag? Hur såg det ut innan?
- Jämförande tankar om då och nu. Har användning/ funktionen förändras? På vilket sätt, positivt/ negativt?
- Tankar och idéer om vad som påverkar gestaltningen av dagens gaturum, vilka krav ställs och vilka kriterier/ ideal värdesätts och lyfts fram som eftersträvarvärda? Varför?
- När staden förändras och förtätas är det troligt att även gatornas utseende och funktion blir annorlunda. Har du några tankar om just detta och vilken utveckling ser du just nu?
- Kan man förutspå nya sätt att använda gaturummet på?

Källor har analyserats baserat på en medvetenhet om hur författare bakom källorna påverkar med bakgrund och motiv. Metoden har även bestått i att endast inkludera relevant information kopplat till ämnet som analyserats på ett sätt som skall besvara frågeställningen. Analysmetoderna har även i stor grad påverkats av vad som uppmärksammas på intervjuer som i sin tur varit starkt kopplat till redan bestämda frågor.

Arbets sättet består i övrigt av följande delar:

- Insamlande av fakta ur databaser och litteratur
- Översiktsläsning av materialet hämtat från databaser och litteratur
- Djupläsning av materialet hämtat från databaser och litteratur
- Sammanställning/analys av materialet hämtat från databaser och litteratur
- Genomförande av intervju
- Sammanställning/analys av intervju
- Diskussion/analys och jämförande av samtliga källmaterial
- Sammanställning och diskussion
- Renskrivning och korrekturläsning

#### **1.4 Avgränsningar**

Studien avgränsas till gator i tre skånska städer samt att tematiskt endast beröra innerstadsgator i ett nordeuropeiskt sammanhang.

Gaturummet avgränsas till att hantera gågatan samt gångfartsområden som gatutyp. Detta har gjorts för att få en diskussion som baseras på förutsättningar som är i någorlunda samklang. Avgränsningen har medvetet gjorts baserat på valet att vilja studera gatan utifrån den gåendes perspektiv. Det är gångtrafikanterens användning och aktiviteter som ska belysas och typen av gaturum har valts därefter.

Den historiska tillbakablicken på gatans karaktär har avgränsats till att främst belysa de mest avgörande tidpunkterna för förändringar inom den urbana planeringen. Den

historiska beskrivningen kommer i övrigt vara övergripande och främst rikta in sig på olika epokers huvudsakliga grundkaraktärer.

### **1.5 Begreppsförklaringar**

Offentligt rum – del av bebyggelsemiljö som är tillgänglig för allmänheten. I denna uppsats är det gatan som främst åsyftas när begreppet används. Men begreppet innefattar även bland annat passager, gallerior, torg och parker (NE, uppslagsord: offentligt rum, 2016-05-12).

Gågata – gata som enbart är avsedd för fotgängare. Återfinns ofta i centrum av tätorter (NE, uppslagsord: gågata, 2016-05-22).

Gångfartsområde – I ett gångfartsområde gäller särskilda krav då all trafik sker på fotgängarens villkor. Fordonstrafiken får inte röra sig snabbare än gångfart, där föraren har väjningsplikt för den gående. Tillskillnad från gågatan så får en gata klassad som gångfartsområde trafikeras av fordon (Vägmärken.se, 2016-05-22).

## 2. Gatans historiska roll

### 2.1 Begreppet gata

Offentliga utomhusmiljöer utgör fundamentala delar i en stad. Torget är väl den plats tankarna snuddar vid först när vi talar om offentliga rum. Men faktum är att även gatan fungerar som ett offentligt rum, om än ett långsmalt sådant (Laitinen; V. Cohen, 2009:1).

Så, vad definierar en gata? Och vad kännetecknar ett gaturum? Cecilia Björk och Laila Reppen definierar gaturummet som den offentliga miljön mellan kvarteren. De nämner gaturummets roll att inrymma olika trafikslag och tjäna som plats för vatten- och avloppsledningar, fjärrvärme samt el- och telekablar (Björk; Reppen, 2000:25). Författarna anser vidare att gatan formas av sin omgivning där den i sig utgör golvet. Husen blir väggarna och himlen bildar taket. Det typiska gaturummet består av en körbana med långsgående trottoarer utmed husen (Björk; Reppen, 2000:34). Björk och Reppen beskriver och definierar gaturummet utifrån sin absoluta funktion.

Men gator är inte enbart något som möjliggör förflyttning mellan två punkter. Den är heller inte bara ett band gjord av asfalt eller betong för att tillfredsställa fordon. Gator utgör till stor del, tillsammans med byggnader eller landskap, själva utomhusmiljön. Detta menar i alla fall Jim McCluskey i sin bok "Roadform and Townscape" (McCluskey, 1992:7). En gata kan vara designad för att uppfylla olika funktioner. Även om gatan i grunden har som syfte att tjäna som transportled från en plats till en annan, så har den i en viss utsträckning även platsegenskaper. Platser där människor samspekar större delen av sina liv (McCluskey, 1992:7).

Samtliga aspekter inom utomhusmiljön måste inkluderas för att göra upplevelsen och beskrivningen av den så rättvis som möjligt. En gata inkluderar flera olika element såsom träd, buskar, byggnader, vyer, broar och trädalleér. Alla dessa komponenter genererar tillsammans växlande helhetsuppfattningar hos olika personer och det är på så vis tillsynes lika gator kan uppfattas olika och ge uttryck för olika saker (McCluskey, 1992:7).

Anne Vernez Moudon väljer att definiera begreppet gata utifrån dess roll i ett nära samspel med samhället. Hon beskriver gatan som ett allmänt vedertaget element i staden, där den ofta är äldre än själva bosättningen. Stadsbor ser dess närvaro som en självklar del i deras vardagliga liv och gators utseende kan på så vis, bättre än någon annan form av urban infrastruktur, beskriva, spela in och bestämma det historiska förloppet i en stad. Gatan återspeglar också samhället som varit med och format den. Den ger uttryck åt det sociala livet och dess minnen, där mycket av stadsbornas livstil, visioner och framtida möjligheter finns representerat (Moudon, 1987:13).

Amos Rapoport går djupare in i begreppet och presenterar flera dimensioner av samma begrepp. Han skriver i boken "Public streets for public use" att definitionen av ordet gata är långt ifrån självklar. Hur man väljer att definiera ordet måste utgå ifrån vilken typ av jämförelse man vill göra och motivet bakom. På så sätt genereras

olika perspektiv att se begreppet från. "Streets are the more or less narrow, linear spaces lined by buildings found in settlements and used for circulation and, sometimes, other activities" (Rapoport, 1987:81). Här väljer Amos Rapoport att belysa gatan som ett linjärt område mellan byggnader, men aktivitetens inflytande anser han vara av lika stor vikt. En gatas mening definieras i allra högsta grad av den eller de aktiviteter som får äga rum. Det är med andra ord aktiviteten som får sätta ord på gatans karaktär (Rapoport, 1987:81). Båda perspektiven definierar begreppet men på olika sätt. Amos fångar dels den fysiska och faktiska innebörden samtidigt som han ringar in en mer svårdefinierbar tolkning av begreppet.

Mattias Kärrholm uppmärksammar att det finns olika typer av gator samt olika gator riktade till olika målgrupper i samhället (Kärrholm, 2012:47). Vilken gatutyp och målgrupp du väljer att beskriva och fokusera på påverkar i sin tur definitionen av gatan. I Kärrholms resonemang väcks frågor som "Gaturum för vem?" och "Vilken roll gatan skall spela baserat på målgrupp?". I detta fall är det gågatan för fotgängare som behandlats. Här blir, vad Kärrholm beskriver som territoriella strategier, viktigt för att i vidare bemärkelse kunna tala om vad gågatan inkluderar. Med territoriell strategi menar Kärrholm att omfattningen av ett fenomen till viss mån begränsas i syfte att lyfta fram och främja ett annat, som exempelvis en aktivitet eller en målgrupp. För gågator handlar det till exempel om att förbjuda biltrafik med syftet att främja användandet av gatan för fotgängare (Kärrholm, 2012:47). Mattias Kärrholm väljer, precis som Rapoport, att definiera gågatan utifrån den typ av aktivitet som utspelar sig på plats. Kärrholm diskuterar aktiviteten utifrån två perspektiv: dels det planerade och dels det informella perspektivet. Det planerade ändamålet inkluderar bland annat kaféverksamhet, butiker, fontäner och cykelparkering. Detta kännetecknas främst av en nödvändig aktivitet såsom handel eller att transportera sig. Det informella synsättet syftar till den mer valbara aktiviteten som bara existerar när förhållandena på plats är de rätta. Det kan till exempel vara solbad eller att sitta på en bänk för att iakttä förbipasserande (mer om nödvändiga och valbara aktiviteter behandlas i nästkommande avsnitt). Territorialitet handlar om avgränsade områden som någon eller några tagit i besittning och gjort anspråk på. Territorierna kan variera under dagen. Det område som "tillhör" en grupp eller aktivitet på dagen kan tillhöra en annan grupp på kvällen osv. En gata kan enligt Kärrholm också innefatta flera olika territorium. Grupper eller individer kan göra en bänk eller ett hörn till sin egen favoritplats och för en stund hävda sitt ägande för en kvarts solbad exempelvis (Kärrholm, 2012:47).

Det har blivit klart att ett begrepp kan ha flera olika definitioner och betyda olika saker för olika personer. Begrepp kan studeras på olika nivåer och graden av komplexitet kan variera. Ordet gata är ett allmänt vedertaget begrepp men dimensionerna är många. Tanken i det här arbetet är därför att göra plats för flera olika perspektiv. Att presentera och diskutera flera olika personers definitioner hoppas jag kunna bidra till en djupare förståelse för begreppet gata. En definition kan även förändras över tid i takt med att samhället förändras. Genom att studera och

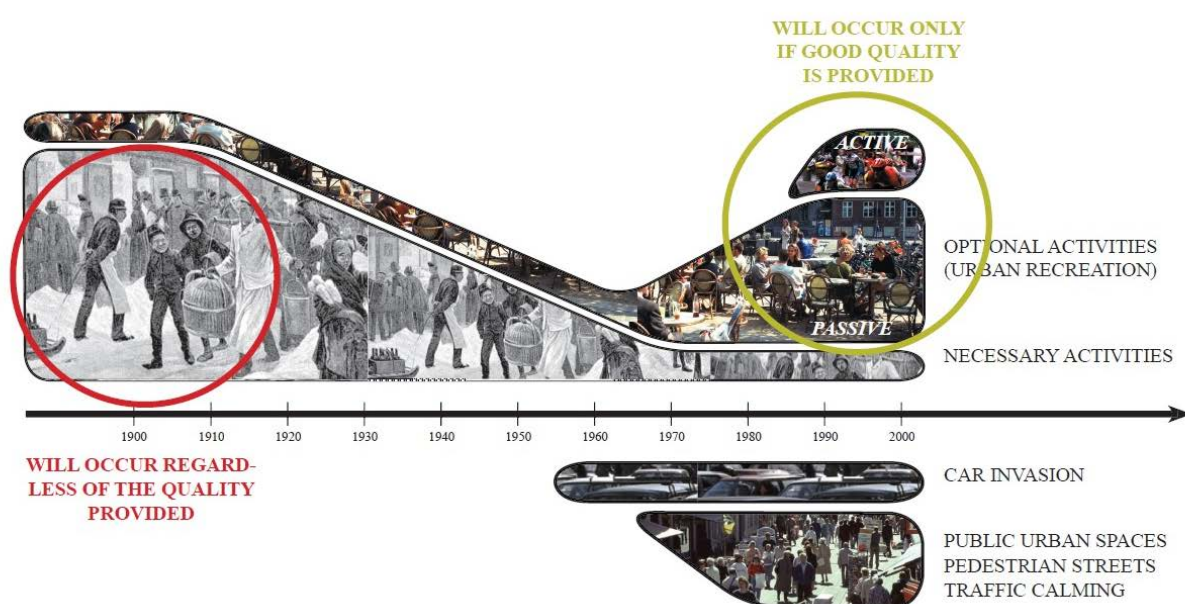
ställa olika källor från olika tidpunkter mot varandra finns förhoppningar om att försöka finna ledtrådar om hur begreppet kan komma att definieras i framtiden.

## 2.2 Gatans användning över tid

För att kunna sja om framtiden krävs en viss förståelse för varför en gata ser ut som den gör. En sådan görs lämpligen genom en historisk tillbakablick. Beskrivningen av gatans användning över tid görs tydlig genom att kategorisera de aktiviteter som gaturummet inkluderat över tid (se tabell 1). Här väljer Jan Gehl att kategorisera aktiviteten utifrån nödvändiga, valbara och sociala aktiviteter. Den nödvändiga aktiviteten är icke valbar och en inordnad del av livet som måste ske trots olika omständigheter. Det kan vara att ta sig till jobbet eller vänta på bussen till skolan. Den valbara aktiviteten innebär istället en rekreativ och rolig upplevelse under omständigheter som är de rätta. Attraktivitet är ett starkt förknippat ord med den valbara aktiviteten. Att slå sig ner för att njuta av utsikten är ett exempel på en sådan (Gehl, 2010:20). Den sociala aktiviteten är en aktivitet som baseras på mänsklig interaktion. Därmed inkluderar den sociala aktiviteten många olika sysslor. För det mesta är dessa aktiviteter passiva, såsom att se och höra. Men de kan även vara spontana, såsom att fråga om vägen, eller planerade, i form av festivaler och marknader (Gehl, 2010:22,23).

Tabell 1: Användningen av de offentliga rummen de senaste 100 åren. (Ur: How to study public life, 2013, s.147, tillstånd av Gehl architects)

### The use of public space over the last 100 years



Faktorer i den fysiska utomhusmiljön som påverkar dessa aktiviteter, i fråga om karaktär och utsträckning, är till stor del vädret. Ett klimat som möjliggör vistelse utomhus öppnar direkt upp för mer och längre aktiviteter. När det är alldeles för kallt, eller varmt för den delen, hämmas och minskar aktiviteterna. Den fysiska kvaliteten på utomhusmiljön utgör en annan viktig faktor. Precis som vädret påverkar den fysiska planeringen aktivitetens form samt i vilken utsträckning denna äger rum.

### **2.3 Stadsplanering i tid och rum**

Vidare kommer gatans historiska utveckling kartläggas genom att studera epokvisa stadsplanemönster. Beskrivningen fokuserar på de mest avgörande tidpunkterna för förändringar i stadsbilden. Det är stadsformerna som speglar varje epoks huvudsakliga ideal och tanke, där byggnaderna, gatunätet och de öppna ytorna bildar ett läsbart mönster av en stads utveckling (Björk; Reppen, 2000:26). Hur gatan utformas idag avgörs och styrs i allra högsta grad av vilken typ av stadsplanering som drivs (Björk; Reppen, 2000:13).

Dagens stadsplaneringsideal och stadslandskap har historiska likväl som politiska rötter (Legeby, 2010:26). Gatan besitter en central roll inom stadsplanering och förvaltning (Moudon, 1987:16). Därför har en genomgång av olika stadsplaneringsideal sin givna plats i sammanhanget.

Vilka radikala förändringar inom stadsplaneringen har gjort de största avtrycken? Hur har den fysiska planeringens principer och arkitektoniska trender genom historien påverkat och inspirerat dagens utomhusmiljöer? Genom att jämföra städer och hur de sett ut går det att utvärdera deras inverkan på livet i det offentliga rummet. Perioderna medeltid, renässans-barock, industrialism, trädgårdsstad-romantik samt funktionalism med den bil-dominerade staden utgör viktiga hållpunkter (Gehl, 2006:39).

Vid en tillbakablick på medeltiden finner man städer skapade och formade efter behov och användning (Gehl, 2006:39). Den medeltida staden bildades inte ur direkta och fysiska planer gjorda av planerare. Den är född ur en kontinuerlig process, där den fysiska miljön anpassats och utvecklats utefter stadens funktioner. Här var staden i sig inte ett mål utan snarare ett verktyg skapat av invånarnas användande (Gehl, 2006:41).

Den första större förändringen inom nordeuropeisk stadsplanering kom att äga rum under 1400-talets renässans. Nu talades det om den mer planerade staden och stadsplaneringen blev mer av en konst snarare än en stad formad av dess invånare. Planerandet överläts till en speciell grupp i samhället bestående av professionella planerare. Fokus låg på det visuella och rumsliga skapandet samt på vem som hade skapat (Gehl, 2006:41). Mycket av stadsplaneringen under de efterkommande århundradena har just denna period i historien att tacka vad gäller de estetiska såväl som de visuella uttrycken inom arkitekturen (Gehl, 2006:43).

Funktionalismens intåg, runt 1930-talet, kom att innebära den andra större förändringen vad gäller planeringen av städer i stort (se tabell 1). Idéerna och teorierna kring hälsa och psykologi sågs ur fysiska och funktionella perspektiv. Funktionalismen, även kallad modernismen, kännetecknas av en djup tilltro till den moderna teknikens förmåga att förändra samhället (Ahlberg, 2012:179). Ljus och luft blev de nya ledorden och stadsplaneringen formades utefter viljan om att försäkra det individuella välmåendet i staden (Gehl, 2006:43) i takt med en växande befolkning (Ahlberg, 2012:179). Det som funktionalismen inte kom att värdera ur arkitektonisk synvinkel var att se planeringen ur de rent psykologiska och sociala aspekterna. Stadens förhållande till konsten och stilarkitekturen negligerades och liten medkänsla visades för den äldre bebyggelsestrukturen (Ahlberg, 2012:179). Jan Gehl menar att orsaken enbart grundar sig i ett ointresse. Att gestaltning påverkar gatulivet i stort var inte något som uppmärksammades när byggnader och offentliga rum skulle designas (Gehl, 2006:45). Resultatet av en strävan efter ljus och luft i staden blev ett funktionsseparerat samhälle med långa avstånd mellan människor och aktiviteter. Bilismens intåg bidrog i vidare mening till ett minskande av aktiviteter utomhus (Gehl, 2006:46). Funktionalismens stadsplanering utgick teoretiskt ur det materialistiska och fysiska planerandet och det är tillsammans med renässansens estetik som dagens stadsplanering har och ännu tar sin form (Gehl, 2006:45).

Det sena 1900-talet kännetecknas av en stadsbild som skiljer sig från tidigare perioder beträffande gatans roll som social mötesplats (se tabell 1). Björk och Reppen framhåller biltrafikens inmarsch i staden som den mest avgörande i frågan om den förändrade gatubilden (Björk; Reppen, 2000:57). Detta gör även Jan Gehl i boken "Cities for people". Tillsammans menar de att den ökade bilismen gjort det nästintill omöjligt att röra sig till fots på gatorna under denna period (Gehl, 2010: 25,26). 2000-talets storstäder kännetecknas av en fortsatt problematisk trafiksituation där stora satsningar görs på vägar och järnvägar för att effektivisera och länka samman mindre städer med större ur ett regionalt hållbart perspektiv (Björk; Reppen, 2000:13). Bilismens påverkan och inflytande i staden diskuteras flitigt idag och gågatan har kommit att konkurrera allt mer med bilen om utrymme. Det blir allt vanligare att förespråka fördelarna med helt bilfria gator, där gaturummet baseras och formas helt utefter fotgängarens villkor (se tabell 1) (Björk; Reppen, 2000:34).

Stadsplaneringen har haft ett direkt inflytande på den historiska utvecklingen vad gäller det offentliga rummets liv och plats i staden. Planering och gestaltning har alltid genomsyrat tiders olika syn på det offentliga rummet där ideal varit starkt influerat av pågående ideologiers dominans (Gehl, 2010:26).

## **2.4 Gågatan över tid**

I Mattias Kärrholms bok "Retailising space: architecture, retail and the territorialisation of public space" beskrivs gågatan mer ingående. Gågatan introducerades för Europa efter andra världskriget och slog igenom i Sverige på 1960-talet (se tabell 1) (Kärrholm, 2012:39). Det var i samband med funktionalismen som de tidiga idéerna för bilfria offentliga platser tog sin form (Kärrholm, 2012:41).



Gågatan värderade man då som viktig ur trygg- och säkerhetssynpunkt för de gående. Att planera in gågatan och de gående i den urbana miljön är dock inget nytt. Trottoarer har exempelvis existerat sedan det antika Rom. Däremot har dess roll inom stadsplaneringen inte alltid varit självklar. Att planera för den gåendes behov och villkor tog fart på riktigt under 1900-talet. Detta utspelade sig i samklang med ett ökat intresse för att röra sig till fots. Man såg numera inte detta som något ”jobbigt” nödvändigt utan delar av samhället började istället värdera även de rekreativa och underhållande aspekterna. (Kärrholm, 2012:40). Att gågatan gjorde sitt stora genombrott efter det andra världskriget föll sig trots allt ganska naturligt i och med den rekonstruktion av städer som följde (Kärrholm, 2012:41).

Perioden 1970-75 har kommit att omnämnas som ”gågatuepoken” i svensk historia. Det var då gågatan kom att ha sin stora utveckling och etablering i storstäderna (Kärrholm, 2012:42). Perioden utspelade sig under en tid där även bilen och övrig motortrafik hade sin stora framväxt (se tabell 1). Gågatan blev ett begrepp som anammades och förespråkades av kritikerna i samband med den storskaliga och bil-orienterade stadsplaneringen och viljan att bevara de gamla citykärnorna (Kärrholm, 2012:43).

Årtiondena som följde denna starka utveckling kännetecknas av en idé om gatan som ett offentligt utrymme för vistelse och sociala aktiviteter (se tabell 1). Den urbana designens utveckling kommer framöver att utmana gatans traditionella mening om rörelse (Kärrholm, 2012:43). Investeringar gjordes i den urbana planeringen gällande de offentliga platserna, främst under 1990-talet. Tillsammans med satsningar på rekreativa tillställningar och aktiviteter samt marknader och festivaler, kom gatans funktion att ses mer som en plats än som ett nät som länkar samman olika platser (Kärrholm, 2012:44).

Den fysiska utformningen av gågator idag innebär oftast ny och avvikande markbeläggning, möbler, plantor och trafikskyltar som indikerar gatans territoriella rangordning i förhållande till sin omgivning. En gågata kan dock innehålla flera territorium i sig självt. Då talar Kärrholm om caféer, butiker, marknadsstånd, fontäner och cykelparkeringar (Kärrholm, 2012:49). Idag blir det allt vanligare med just sittplatser och antalet växer i takt med att utomhussäsongerna blir allt längre. 2000-talet kännetecknas av ett stadigt ökande av speciellt utomhuscaféer och restauranger som ofta skaffat sig licens att servera utomhus även under vintersäsong. Just sittmöjligheter framhåller Mattias Kärrholm som en viktig anledning till en förlängd vistelse, ökat konsumerande och cirkulerande av människor. Dessa sittplatser tenderar att besitta ett formspråk som skall understödja just cirkulationen av människor mellan platser. Här blir utformningen av food courts, caféer och restauranger viktiga indikationer på hur det konsumerande flödet förhåller sig (Kärrholm, 2012:55).

## **2.5 Gågatan och bilismen**

På 1960-talet intog bilen staden. Jan Gehl beskriver, i sin välkända bok ”Cities for

people”, intåget som en invasion. En invasion där det tidigare livet i staden inte längre kunde ses som en självklarhet (Gehl, 2010:5). Livsvillkoren för gångtrafikanter kom att försämrats avsevärt de följande åren (Gehl, 2010:6). De senaste årtiondena har dock den fysiska stadsplaneringen i allt större grad utformat principer som tillmötesgår gångtrafikanter och sätter bilens framkomst och existens i andra hand (Gehl, 2010:4). Köpenhamn var en av Europas första städer som kom att anamma dessa strategier och principer i sin stadsplanering. Gatornas användning kom att öka avsevärt och fler och fler länder hakade på den positiva trenden man bevittnade i Danmark (Gehl, 2010:13). Idag fortsätter gågatan att utvecklas och bli ett allt vanligare inslag i staden (se tabell 1). Den blir ett allt vanligare medel att ta till när det är de sociala och demokratiska dimensionerna i det offentliga rummet man vill åt. Den positiva inverkan gångtrafiken har på det övergripande livet i staden uppmärksammas allt mer. De positiva effekterna på stadslivet är många och det är i det offentliga rummet som vi får ta del av dem. Under 50 år har bilens närvaro försummat den mänskliga dimensionen som gatan besitter. Jan Gehl är bestämd i sin åsikt. Dagens gata blickar framåt mot en utveckling där gatan förhoppningsvis återfår sin livfullhet och staden återigen blir en plats för människan (Gehl, 2010:29).

## **2.6 Gatans användare**

Anledningen till att man bygger en gata måste till viss del botta i behovet av att tillfredsställa olika gruppers och individers behov i samhället (McCluskey, 1992:8). Hur en gata i sin tur används påverkas i största mån av hur den ser ut. Utomhusmiljön och de offentliga ytornas gestaltning påverkar i allra största grad frekvensen av ytans användning (Gehl, 2010:17).

Det finns genomgående karaktärer för alla sorters gator. Alla gator måste vara säkra, integrerade delar av miljön som helhet samt trevliga att använda. Detta kommer som en självklar konsekvens av att gatan konstitueras som en stor och viktig del i våra livsrum utomhus (McCluskey, 1992:8).

Men vilka utgör användarna? Donald Appleyard skriver bland annat följande i förordet till boken ”Public streets for public use”:

”/.../ [streets] are for all users and for many more purposes than simply transportation. It is important, though, to understand the full range of groups that participate in streets and, conversely, the full range of opportunities that streets can offer to each individual.”

(Appleyard, 1987:9)

Användningen av gatan och vilka möjligheter den besitter diskuteras vidare i Mark Francis text ”The making of democratic streets” och bekräftar Donald Appleyards ovanstående resonemang. Marc Francis uttrycker också meningen om betydelsen av gator som balanserar en mix av flera sorters användare och aktiviteter. Gatan har länge ansetts vara designad för en trafikgrupp eller för en typ av funktion, oftast för

gång eller bilåkning. För en framgångsrik och livlig gata krävs vidgade perspektiv (Francis, 1987:29).

Det har klargjorts att gator borde vara öppna för en användning som inte enbart ser till ett fåtal grupper i samhället såsom bilförare. Anne Vernez Moudon håller med om detta men försvarar i sitt resonemang bilens inflytande och existens i staden. Detta gör hon i sin introduktion till boken "Public streets for public use" (Moudon, 1987:16). Tidpunkten för när Anne Vernez Moudon uttrycker sin mening är för visso för 20 år sedan men detta gör hennes tankar inte mindre intressanta för det. Den framtida gatan för 20 år sedan menar hon måste återges det publika användandet i stort. Gatans användning anser hon måste omvärderas, vilket också innebär en omvärdering av samhället i sig. Gatan måste finnas där för alla sorters brukare och dess funktion måste expandera till sin fulla sociala, ekonomiska och miljömässiga potential och betydelse. Anne Vernez Moudon menar på att lösningen inte ligger i att eliminera bilen helt från gatan och anser i samma mening att bilen inte är boven i dramat utan en nödvändig förändring inom urban planeringsstrategi måste istället äga rum (Moudon, 1987:16).

Anne Vernez Moudon belyser även den problematik som kan uppstå när man väljer att prata om det "offentliga livet". Det offentliga livet inkluderar, som tidigare diskuterats, ett brett spektra av användare med olika åsikter och värderingar. Framtidens utmaning kommer ligga i att hantera konfliktfrågor mellan gaturummets olika intressenter och användare. Detta i samband med de beslut som skall tas i samband med förändringar inom gatuansvändningen (Moudon, 1987:16). På så sätt lyfter Anne Vernez Moudon fram problematiken kring planeringen av offentliga rum och vem man planerar för. Hon uttrycker en komplexitet i frågan och konstaterar att dimensionerna är många.

Dessutom kan Jan Gehl's, tidigare nämnda, negativa uppfattning och inställning till bilen i staden ställas i en intressant kontrast till det vi nyss läst ovan om Anne Vernez Moudons åsikt.

### 3. Gatans nutida roll

#### 3.1 Stadens attraktionsvärde

Att skapa attraktiva städer utgör undantagslöst den röda tråden i dagens sätt att planera urbant. Städer tävlar ständigt mot varandra i fråga om uppmärksamhet, investeringar och människor. Ledorden är många när det handlar om att bedriva en utveckling som är både expansiv och dynamisk. Staden skall oavbrutet ligga i framkant (Ahlberg, 2012:15).

Att en stads attraktivitet är starkt förknippat med aktivitet och liv förespråkas starkt av Jan Gehl. Faktum är att studier världen över konstaterat detsamma, att vi människor tenderar att samlas på samma ställen då vi söker efter varandras närvaro (Gehl, 2010:25). Idag sker stora satsningar runt om i världen beträffande ambitionen att förbättra för gångtrafiken i städer. Investeringarna har lett till att antalet aktiviteter inom den valbara kategorin har stigit (se tabell 1) (Gehl, 2010:21). Jan Gehl ser ett direkt samband mellan satsningar på gångtrafiken och städers attraktivitet, där aktivitet och liv utgör den gemensamma nämnaren.

#### 3.2 Rekreativmiljö i miniformat

Möjligheter till rekreation och lek är en given förutsättning för ett hälsosamt liv i staden. Men sådana möjligheter behöver inte enbart representeras av parker, idrottsplatser och sportlokaler. I ”Stadens möjligheter” skriven av Tomas Wikström och Lina Olsson, trycker författarna lika mycket på betydelsen och värdet av platser i det offentliga rummet som finns på nära håll. Wikström och Olsson talar om platser som inbjuder till spontan aktivitet och vistelse i anslutning till bostad och arbete (Wikström; Olsson, 2012:62). Som bra exempel på detta nämner de bland annat fickparker och community gardens. Båda är typer av miniparker där besökare ges möjlighet till avkoppling och lek. Det speciella med fickparker är just det breda intervall av målgrupper som de riktar sig till. Lekplatser för vuxna blir allt vanligare, där balans och kroppstyrka kan utmanas. Community gardens är små kolonilotter som kombinerar avkoppling med estetiska upplevelser (Wikström; Olsson, 2012:62).

Både fickparker och community gardens kan vara permanenta konstellationer men ibland förekommer de även som ”pop-ups”. Pop-up är ett relativt nytt begrepp som betyder att något är tillfälligt och bara finns på plats under en begränsad tid. Oftast är det parkeringsplatser som tas i anspråk och ytan brukar då kallas för ”parklet’s”. ”Pop-up parks” utgör den vanligaste formen av pop-up (se figur 1). Parkerna sägs vara ett enkelt sätt att liva upp en gata på och är en särskilt vanlig syn under sommarhalvåret (Sundström, 2015). Det är inte mycket som krävs för att kunna skapa dessa närbelägna platser i miniformat. Enkla möbler, vindskydd, grus, gräs, sol och skugga ges som några exempel. Skapandet av sådana rekreativmiljöer har positiva inverknings på det offentliga livet i staden, där människor erbjuds mikropauser i närhet till arbete och skola. Det är inte minst här som stadsplaneringen i sig har en stor och viktig roll att fylla (Wikström; Olsson, 2012:62,63).



Figur 1: Humlegårdsgatan i Stockholm förvandlas till en "popup-park" under sommarmånaderna 2016. (Foto: Johanna Wetterborg, 2016-05-16)

Wikström och Olsson påpekar även specifika gruppers initiativtagande som betydelsefullt i det offentliga livet och skapandet av platser. Parkour<sup>1</sup> och skejting är aktiviteter som tillfälligt kan hävda sin plats i gaturummet. Ibland hjälper kommuner till med stöd för byggnationer av anläggningar på exempelvis övergivna rivningstomter (Wikström; Olsson, 2012:63).

### 3.3 Det mänskliga mötet och det offentliga rummet

Det offentliga rummet har historiskt sett alltid figurerat som mötesplats (Gehl, 2013:25). Väl fungerande offentliga rum, där inte minst sagt gatan spelar huvudrollen, för många vinster med sig och rollen den axlar har stor betydelse ur många aspekter. Den skapar offentlig kultur, den öppnar upp och möjliggör för olika demokratiska yttranden och för mänskliga möten (Wikström; Olsson, 2012:86). Ur trygghetsperspektivet verkar den mot både inbillad och berättigad rädsla (Forsell & al, 2010:28).

I boken "Stadens möjligheter" skriver Tomas Wikström och Lina Olsson om innerbörden av det mänskliga mötet. Det är i mötet med den andre som vi kan skapa

<sup>1</sup> Parkour är en träningsmetod som syftar till att träna kroppen till smidighet och kontroll där man enbart med hjälp av kroppen skall ta sig förbi fysiska hinder i utomhusmiljön, t.ex. en mur.

gemenskaper, kulturer och kollektiva föreställningar. (Wikström; Olsson, 2012:86) Ett välfungerande offentligt rum har minst sagt ett oavkortat samband med hur pass stabila de sociala relationerna bland den byggda miljön är. Mångfald och identitet är två begrepp som måste välkomnas i och av det offentliga rummet. Däri ingår såväl kön och klass som kulturell tillhörighet (Wikström; Olsson, 2012:91).

Wikström och Olsson är inte de enda som konstaterar det offentliga rummets betydelse för mänskliga möten. Ämnet är väl omdiskuterat inom humaniora och samhällsvetenskap (Wikström; Olsson, 2012:91). Men varför ska vi mötas? Det är en av flera frågeställningar som Ann Legeby<sup>2</sup>, teknologiedoktor på arkitekturskolan KTH, tog upp i sin föreläsning ”Streets for co-presence or co-absence- urban design and social processes”. Frågan belyser återigen betydelsen av det offentliga rummet och dess avgörande roll vad gäller det mänskliga mötet. Behovet av att bli sedd och att se andra är viktigt i fråga om identitet. I mötet får man möjlighet att testa denna gentemot andra i en kontext. Relationer kan vara både primära och sekundära men båda behövs för att kunna komma överens i den sociala kontexten. Med primär relation menas att relationen i fråga innebär en direkt interaktion med andra människor, exempelvis när du pratar med någon. Den sekundära relationen bygger i sin tur på en indirekt interaktion som exempelvis kan bestå i att enbart betrakta någon annan. Men för att överhuvudtaget kunna skapa och utveckla relationer krävs utrymme. Utrymme i fysisk mening och därefter i en delad betydelse. Ett delat utrymme behövs för att kunna möta andra grupper i samhället och därmed lära känna andra (Legeby, 2016-04-22).

### **3.4 Stadslandskapet i förändring**

Det råder ett stort orosmoln kring situationen om det ökade privata inflytandet på det offentliga rummet. Det går att utläsa en tydlig tendens till förändring i den offentliga sfären och en stigande segregation (Wikström; Olsson, 2012:104). I kapitlet ”Det nya stadslandskapet och det offentliga rummets omvandling”, ur boken ”Stadens möjligheter”, menar författarna Wikström och Olsson att det offentliga rummet idag visar tydliga tecken på att bli mer av en ”.../ ordnad plats som prioriterar medelklassens konsumtionsinriktade aktiviteter och passiva upplevelser av stadens spektakel”. (Wikström; Olsson, 2012:104) Författarna använder USA som ett exempel och beskriver ett scenario där privata organisationer fått makt att, genom underhållning av offentliga rum, påverka användning och utformning av platser. På så sätt har dessa organisationer ett indirekt inflytande över hur platsen brukas och av vem (Wikström; Olsson, 2012:105).

Stadslandskapet befinner sig i parallella förändringsprocesser och den ökade privatiseringen är en av dem. Likriktningen av stadslandskapet i takt med globaliseringen är en annan. Butikskedjor och shoppingcenter blir en allt vanligare syn i staden. Handelns betydelse har alltid varit stor och särskilt starkt förknippad

---

<sup>2</sup> Legeby, Ann, teknologiedoktor på Arkitekturskolan KTH. Föreläsning ”Streets for co-presence or co-absence-urban design and social processes” under Landskapsarkitekturdagen med tema ”Merging Landscapes”. 2016-04-22

med stadskärnor. Den nutida handeln associeras först och främst med konsumtion och dess anknytning till det sociala utbytet mellan människor är inte lika självklar som den har varit historiskt. Då reste människor långväga för att byta varor med varandra men även information och socialt utbyte var viktiga byggstenar i det offentliga livet. Idag är det främst varorna och konsumtionen som attraherar (Wikström; Olsson, 2012:110). Wikström och Olsson menar att konsumtionen idag utgör huvudingrediensen i de strategier som används för att ge ny kraft åt rum i städer. Restauranger, kaféer, detaljhandel och kulturkonsumtion får allt mer utrymme och anses besitta en allt mer självklar plats i de vitaliserade stadsmiljöerna (Wikström; Olsson, 2012:110,111). Detta hävdar inte bara Wikström och Olsson utan även Margaret Crawford, professor i arkitektur, uttrycker starka åsikter om att konsumtionen genomsyrar våra liv fullständigt. I sin avhandling "The world is a shopping mall" uttrycker hon oro över det växande shoppingcentrumets intensiva framväxt och dess utveckling mot att ta över världen (Crawford, 1992:11).

Samtidigt som privatiseringen inom den offentliga sfären ökar så diskuteras även bevakning och säkerhetsaspekter i de offentliga rummen allt oftare. Man ser nutida tendenser om att i allt större grad vilja övervaka det offentliga livet. Övervakningskameror eller säkerhetsvakter utgör de vanligaste formerna. Behovet anses vara starkt sammankopplat med den ökade segregationen i samhället. Det är de privilegierade gruppernas rädsla som spär på behovet. Det är i lagförslag och diskussioner om förbud mot tiggeri som rädslan oftast tar sin form och de hemlösas plats i staden är långt ifrån självklar som konsekvens till denna rädsla (Wikström; Olsson, 2012:107).

Det privata behovet av kontroll och inflytande ökar och tillsammans med ett ökat säkerhetstänkande och en kommersiell expansion hotas nu det offentliga rummet (Wikström; Olsson, 2012:107). Ett krympande offentligt rum ger inte bara en snävare definition av begreppet utan innebär även ett krympande av det tillåtande demokratiska rummet och de icke- kommersialiserade aktiviteternas utrymme (Wikström; Olsson, 2012:108).

### **3.5 Stadsplanering och urban segregation**

Stadsplaneringen idag tenderar att allt oftare skapa urbana utrymmen i staden där vi själva kan välja vilka vi möter och inte möter. Detta enligt Ann Legeby. Hon lyfter fram kritik mot dagens stadsbyggande av offentliga rum. Hon menar att dessa i allt för stor grad konstrueras på ett isolerande sätt där mycket problematik kring urban design gärna göms undan (Legeby, 2016-04-22). Det urbana målet i utformningen menar hon är att separera människor och aktiviteter. Frågan om vem som rör sig och inte rör sig i det offentliga rummet spelar in i frågan om mångfald och integration. Vi influerar varandra varje dag om vad som är tillåtet och inte i det offentliga rummet och gränserna tänjs allt mer. Vilka resurser har jag där jag bor? Segregation är ett begrepp som Ann Legeby starkt kopplar samman med det offentliga rummet (Legeby, 2016-04-22). Segregation nämns vanligtvis i samband med bostadssegregationen men den rumsliga segregationen, menar Legeby, är av lika stor



vikt (Legeby; B. Pont; Marcus, 2015a:1). Hur de offentliga rummen är utformade styrs och omfattas av stadsplanering. Därför blir det klart att stadsbyggandet står i nära relation till urban segregation (Legeby; B. Pont; Marcus, 2015b:18).

Stadsplanering har en stor roll att fylla. Det är i planeringen av staden som möjligheterna till sociala relationer också kan planeras in och tas i beaktning. Ann Legeby vill se en diversitet i olika utrymmen där man transformerar med målet att inkludera snarare än att separera (Legeby, 2016-04-22). Den framtida stadsplaneringen måste i första hand utgå från användarna i staden, alltså vi människor. Detta utgör nyckeln för framgång enligt Jan Gehl (Gehl, 2010:6). Den humana dimensionen hos den urbana planeringen måste uppmärksammas och eftersträvas i större grad. Gågatan har en viktig roll att fylla vad gäller livfulla, hälsosamma, hållbara och trygga städer. För att värna om det sociala och demokratiska samhället måste gågatans sociala roll och funktion som mötesplats stärkas och tas på allvar (Gehl, 2010:6).

### **3.6 Utomhusaktivitetens kvalitet**

Mötet mellan människor framhålls genomgående som en central aspekt i hur pass väl gator fungerar. Gaturummet utgör i sin tur en viktig del i det offentliga rummet. Frågan blir därför vad som faktiskt krävs av det offentliga rummet för att möten mellan människor skall uppstå. Att skapa attraktiva städer är vad dagens stadsplanering handlar om. Ofta tar sig denna form i upplevelsemässiga och visuella egenskaper snarare än det funktionalistiska som var vanligare förr (Wikström; Olsson, 2012:136). Det är genom fysisk planering som förutsättningar för framtidens utomhusaktiviteter kan skapas (Gehl, 2006:31). De rekreativa, valbara och sociala aktiviteterna som sker utomhus står i nära relation till utomhusmiljöns kvalitet. Det betyder att dessa aktiviteter också påverkas negativt eller positivt i linje med platsers kvalitet och skick (Gehl, 2006:33). Relationen mellan just utomhusaktiviteter och utomhusmiljöns kvalitet diskuteras djupgående av Jan Gehl i hans bok "Life between buildings". I denna menas att samtliga förbättringar inom sociala och dagliga aktiviteter i urbana områden kan samlas under termen gågata eller bilfrizon. Fler människor och fler aktiviteter har visat sig vara effekten av förbättrade miljöer (Gehl, 2006:33). Det kan röra sig om förbättringar där antalet sittplatser blivit fler. Den minskade förekomsten av motortrafik har också direkta effekter på det ökade antalet aktiviteter utomhus (Gehl, 2006:35).

Det direkta sambandet mellan utomhuskvalitén och antalet aktiviteter har i Gehls fallstudier visat sig vara ett faktum (Gehl, 2006:34). Ofta är det inte särskilt stora förändringar som krävs för att skapa stora och positiva effekter. Det är ur de mest grundläggande aktiviteterna som mer komplexa och större aktiviteter kan födas. Att gå, sitta, se, höra och tala är aktiviteter som ytterligare sysselsättningar bygger på och är beroende av. Om då platser tillgodoser dessa basala aktiviteter skapas i samma mening också viktiga kvalitéer som i sin tur mynnar vidare ut till andra större gemensamma aktiviteter såsom lek och sport (Gehl, 2006:131).

## 4. Resultat och trendanalys

### 4.1 Möllegränden i Helsingborg – en intervju med Martin Hadmyr

Möllegränden i Helsingborg är en av de gator som studerats utifrån sin användning och utformning. Martin Hadmyr<sup>3</sup>, landskapsarkitekt och stadsträdgårdsmästare i Helsingborg stad, är den person som intervjuats angående projektet kring Möllegränden.

Motivet bakom projektet och ombyggnationerna kring gatan sades vara gatans geografiska läge i staden. Den dåvarande upplevelsen av stråket, som Hadmyr väljer att benämna den som, ansågs inte ligga i paritet med antalet människor som vistades och rörde sig där. Ju fler människor som rör sig på en yta, desto större anledning finns det att ha en högre kvalitet och gå in med en högre omsorg i gestaltningen av den enkla anledningen att man berör fler människor, menar han. Hadmyr väljer att beskriva gatan som en viktig knypunkt till andra viktiga målpunkter i staden såsom kommersiella stråk, arbetsplatser och skolor. Möllegränden ligger i nära anslutning till Helsingborgs resecentrum. Det är från resecentrumet som människor slussas in och ut från Helsingborg med tåg, buss och färja. Möllegränden har därför en viktig roll att fylla vad gäller det stora flödet till och från resecentrumet samt de olika målpunkterna i staden.

Möllegränden har alltid varit en gata där många rör sig, menar Hadmyr. Att locka dit fler människor var därför inte det främsta motivet bakom projektet. Ambitionen var snarare att ge och skapa en positiv upplevelse för de besökande genom att höja upplevelsevärde och känslan av trygghet. Därmed ansågs det viktigt att höja kvalitetsnivån av stråket och ge den en tydlig identitet. Detta ansåg de ansvariga för projektet skulle skapa förutsättningar för ett stråk som utstrålar en högre prioritet samt underlättar orienterbarheten i Helsingborg. Genom att höja en plats attraktionsvärde och känsla av trygghet visar man också att det är en plats man bryr sig om, säger Hadmyr. Mer och förbättrad belysning, nya sittmöbler samt en ny markbeläggning utgjorde de huvudsakliga åtgärderna. En stor ambition menar Hadmyr varit att omvandla stråket till en plats. I samband med mitt besök på gatan så var det just platskaraktären som blev mest påtaglig. Den speciella markbeläggningen gav känslan av att vistas på ett torg. Sittmöblerna var i sig också väldigt speciella och påminde om markbeläggningen. Tillsammans gav de platsen en identitet som stack ut från den omgivande miljön. Resecentrumets närvaro upplevdes som stor när man befann sig på gatan. Några förbipasserande stannade upp på sin väg längs gatan men de flesta rörde sig oavbrutet förbi (se figur 2).

---

<sup>3</sup> Hadmyr, Martin, landskapsarkitekt och stadsträdgårdsmästare i Helsingborgs stad. Telefonintervju genomförd 2016-04-15



Figur 2: Möllegränden i Helsingborg med utblick mot resecentrum. (Foto: Johanna Wetterborg, 2016-04-18)

Den kommersiella verksamheten på gatan idag framhåller Hadmyr som relativt låg. Utvecklingen på senare tid tyder på svårigheter i lönsamhet hos de aktörerna som finns på plats idag. Hadmyr beskriver den nuvarande situationen som problematisk. Det är just nu flera befintliga verksamheter som planerar att flytta, säger han. När ombyggnationen av stråket ägde rum för 6-7 år sedan fanns det inte så mycket butiker på plats. Men efter att man byggt om och aktivt satsat på den publika verksamheten så har antalet butiker stadigt ökat. Nya problem har dock uppstått i takt med att den externa handeln har vuxit i Helsingborg. Väla köpcentrum nämns som ett exempel, dit allt mer centrumhandel flyttats.

#### 4.2 Claesgatan i Malmö – en intervju med Elin Einarsson

För gatuprojektet kring Claesgatan i Malmö har Elin Einarsson<sup>4</sup>, landskapsarkitekt på Malmö stads gatukontor, intervjuats. Projektet drog igång 2011 som ett dialogarbete mellan Malmö stad, boende, näringsidkare och fastighetsägare på gatan. Claesgatan var ursprungligen en gata i standardmodell med trottoar, asfalt och parkering. Motiven för att göra om gatan bottnade, enligt Einarsson, främst i att Stena fastigheter ville investera i köpcentrumet Mittmöllan och på så vis ansåg sig villiga att även investera i Claesgatan som ligger i nära anslutning. Gatan ansågs

<sup>4</sup> Einarsson, Elin, landskapsarkitekt LAR/MSA på Malmö stads gatukontor. Personligt möte på Malmös kommunhus om projektet kring Claesgatan i Malmö 2016-05-09

även besitta viss utvecklingspotential som gångstråk mellan Södervärn, Möllan och Triangeln i och med citytunnelns öppnande.

Gatans ursprungliga funktion ansågs varken vara ett värdefullt cykel- eller bilstråk. Då det redan fanns många andra större bilvägar runt omkring ansågs Claesgatan kunna fungera som en promenadvänlig gata med mindre trafik, menar Einarsson. Idag klassas Claesgatan som ett gångfartsområde där bil-, cykel- och gångtrafik inkluderas. Anledningen till att varför biltrafiken inte stängdes av helt har att göra med de garage som finns längs gatan.

Designprocessen mynnade ut i en gestaltning som hade ambition att motverka trafiksepareringen av gatan, i och med att den utgör ett gångfartsområde och bestämmelserna då säger att det ska vara tillåtet att gå överallt. Ambitionen var även att göra Claesgatan mer till en plats och inte enbart låta den vara en gata. Mycket nya sittplatser lades till, murar för lek och skejt, cykelparkering och planteringar. Trygghetsaspekter inom projektet har uppmärksamrats i och med genomsiktliga planteringar och en förbättrad belysning.



Figur 3: Claesgatan i Malmö med utblick mot Möllevångstorget. (Foto: Johanna Wetterborg, 2016-05-09)

Tanken med gatan är att den ska fungera som samlingsplats, vara ett tryggt och grönt område samt en plats för möten och vistelse. Idag är det, enligt Einarsson, många som vistas på gatan och hon menar att den också har karaktären av en plats. Detta



kan jag absolut hålla med om i och med mitt besök på gatan. Det är en livlig gata med mycket rörelse, där många promenerar eller cyklar. Många satt på uteserveringarna men även på de möbler som finns utplacerade (se figur 3). Vad gäller butik- och restaurangutbudet på gatan så har en del funnits där sedan innan men en del har också tillkommit efter projektet. Einarsson menar sammanfattningsvis att mycket har hänt på gatan i och med projektets genomförande.

#### 4.3 Stadsplanering i Lund – en intervju med Per Eneroth

I intervjun med Per Eneroth<sup>5</sup> har inget specifikt gatuprojekt belysts. Ett allmänt resonemang om hur tankarna kring planering går på gatu- och trafikkontoret i Lund har istället utgjort fallet. Per Eneroth har sin plats inom den tekniska förvaltningen med fokus på genomförande, trafiksäkerhet, utformning och kvalitet.

Shared space-principen<sup>6</sup> är en strategi som Lunds planering ofta tenderar att kretsa kring. Det är en princip som diskuteras i de fallen där gångfartsområden övervägs. När shared space-principen ska diskuteras anser Eneroth att det är viktigt att ställa sig frågorna: När fungerar denna utformning och när fungerar den inte? Hur integrerar olika trafikslag med varandra i en sådan miljö? (Se figur 4).



Figur 4: Östra Mårtensgatan i Lund utgör ett exempel på där man format gaturummet genomgående som en nivå utifrån tanken om shared space-principen. (Foto: Johanna Wetterborg, 2016-05-18)

<sup>5</sup> Eneroth, Per Chef för gatu- och trafikkontoret vid tekniska förvaltningen i Lunds kommun, personligt möte på kommunhuset Kristallen i Lund angående stadsplanering med inriktning gatumiljöer i Lund 2016-05-12

<sup>6</sup> Shared space innebär en gemensam yta där skyddade och oskyddade trafikanter måste samsas då de territoriella uppdelningen i gaturummet inte är självklar.

Lunds kommun jobbar efter utvalda principer beträffande vad det är för sorts utemiljö som eftersträvas. Gestaltningen tar sin form utefter de specifika kvalitéer som ringats in och eftertraktats. Detta kan dock te sig problematiskt i och med att det är så många andra aspekter som måste vägas in i gestaltningen. Det är inte enbart gestaltning och trafik som spelar in. Aspekter såsom äganderätt, driftförhållanden, underjordiska ledningar, snöröjning och andra typer av framkomlighet måste också uppmärksammas, påpekar Eneroth. Det händer nästan lika mycket under mark som ovan, vilket komplicerar gestaltningen. Så frågan är oftast inte så enkel som att enbart titta på trafiken och de kvalitéer som vill skapas, fortsätter Eneroth att poängtera. Många faktorer påverkar hur gatan ser ut. Det är lätt att drömma om en viss karaktär men svårt att faktiskt realisera den. Oftast är det i förvaltningen av ytorna som det tenderar att ställa till problem. Det är inte bara trafiken och landskapsarkitekten som skall hitta en bra lösning tillsammans med vackra fasader, utan det är även viktigt att ytan skall kunna driftas och skötas samt även vara trygg och hållbar. Det är ett svårt pussel och varje gata har sina kvalitéer som utformningen måste anpassas efter, menar Eneroth.

Det har på den trafiktekniska sidan under 1960–70-talet varit fokus på framkomlighet. Därefter har det trafiktekniska läget kännetecknats av en lång period där trafiksäkerheten varit den allra viktigaste. Idag fortsätter arbetet kring just detta och Eneroth menar att vi är långt ifrån färdiga med just den biten av stadsplanering. I Lund, specifikt, kretsar arbetet mycket kring att gå över till ett hållbart resande, det vill säga att det ska vara mer attraktivt att ta bussen, cykla eller gå än det ska vara att ta bilen. Framkomlighet för cykel- och gångtrafik är de trafikslag som prioriteras när de mindre lokalgatorna i Lund diskuteras.

Att utforma gatan med huvudmålet att människor ska lockas ut att sitta är inget som Per Eneroth anser att planeringen i Lund fokuserar på i någon större skala. Det låter så vackert att bygga upp sina system efter det mänskliga mötet men är människor ändå inte intresserade av att mötas så spelar gestaltningen ingen roll, menar Eneroth. Per uttrycker alltså en viss skeptism mot att man kan fylla ett rum med folkliv enbart genom gestaltning. Däremot så finns ambition om att människor skall mötas.

Att Lund ska vara attraktivt är en stark ambition som kommunen har med dagens stadsplanering. Attraktiviteten skall dock inte enbart vara sådant som är satt i granit eller betong, utan ska även innefatta aktiviteter där det händer och rör sig. Per anser att stadsplaneringens roll är att finna fysiskt utrymme för den verksamhet och aktivitet som efterfrågas. Gestaltning i sin ensamhet utgör inga garantier för att aktivitet och folkliv ska äga rum. Dock är aktiviteten till viss del beroende av det fysiska utrymmet och kan underlättas och främjas genom en bra utformning, menar han. Det handlar alltså om en kombination av samtliga aspekter för att generera en utgång man är tillfreds med. Stadsplaneringen kan inte bara erbjuda en plats rent

fysiskt utan stadsplaneringen måste berika miljön som en helhet och se till samtliga aspekter i gaturummet.

#### **4.4 En trendanalys: vad är på gång i gaturummet?**

Samtliga intervjuade personer har blivit tillfrågade vilken utveckling de ser just nu och vilka tankar de har kring det framtida gaturummets utformning och funktion. Martin Hadmyr förutspår en utveckling mot ett gaturum där ytan för bilen kommer omvandlas till en yta som istället kan tillgodogöras människan. Han menar även att ett större fokus kommer ligga på den upplevda känslan av trygghet i gaturummet och att antalet uteserveringar kommer att öka (Hadmyr, 2016-04-15).

På frågan om hur den framtida gatans huvudkaraktär och funktion kommer se ut gav samtliga intervjuade liknande svar. Både Einarsson, Hadmyr och Eneroth anser att bilens utrymme antagligen kommer att minskas och ersättas till fördel för de gående. I Malmö idag så jobbar man redan mycket med ambitionen att ge mer plats åt gång- och kollektivtrafik och mindre plats för bil och parkering (Einarsson, 2016-05-09). Einarsson ser med stor förhoppning på en sådan utveckling då det ger upphov till helt andra stadsmiljöer än just de väldigt bilfokuserade miljöerna som ofta utgör fallet idag. Hon menar att detta är en allmän syn som trafikplanerare samt landskapsarkitekter besitter på Malmös gatukontor. I hur stor utsträckning man kan tänkas planera bort bilen ur stadsbilden är dock en tuff fråga att hantera, menar hon. Att eliminera bilen helt ur stadsbilden är inte alltid önskvärt. En stad behöver ju exempelvis möjligheter för leveranser och dylikt. Möjligheter att smalna av för bilar, i och med att utrymmet ofta är överdimensionerat, är dock ett sätt att hantera frågan på då trafiken på så sätt tvingas till ett långsammare tempo (Einarsson, 2016-05-09).

Per Eneroth för samma diskussion. Stadsplaneringen i Lund syftar allt mer till att lyfta bort bilen till fördel för cykeln och de gående. Det har under 20 år rått en politisk och total majoritet kring just dessa frågor i Lund. Några tvivel kring denna strategi förkommer inte och resonemangen kring gång och cykel drivs med stor självklarhet. Frågorna tenderar istället att kretsa kring i vilken utsträckning man kan planera och prioritera bort bilen i staden. Det är aldrig någon diskussion om den faktiskt skall vara där utan istället hur långt ut i staden den kan förpassas. Idag bygger Lund lokalgator där bilen i allt större utsträckning får anpassa sig (Eneroth, 2016-05-12). Samtliga intervjuade förutspår en framtid i enlighet med Jan Gehl's vision (2010), där bilens existens i gaturummet kommer bli mindre självklar.

Fallet Möllegränden väver in betydelsen av trygghet. Gaturummet skall där utstråla omsorg för att känslan av trygghet ska infinna sig hos användarna. Trygghetsaspekter i sig framhålls som något som kommer bli allt viktigare i framtiden. Aspekterna vidrör även projektet om Claesgatan. Vad säger det om vårt framtida gaturum? Är det ett ökat otryggt samhälle som vi går till mötes? Sannolikheten för en ökad bevakning och fysiska åtgärder mot otrygghet i våra offentliga rum är stor. Det har även Wikström och Olsson (2012) påpekat i tidigare avsnitt.



Per Eneroth talar också mycket om trygghet men ur trafiksäkerhetssynpunkt. Att utforma gator utan nivåskillnader är något som generellt genomsyrar planeringen i Lund idag. Trottoarkanter anses bilda tydliga barriärer mellan de ytor som skall vara till för fordon respektive gång och cykel. En sådan funktionsuppdelning stämmer inte överens med vad Lund vill att gatorna skall användas till. Det som förespråkas är ett gaturum med ett enda plan som bygger på en samverkan mellan de olika trafikslagen (se figur 4). Detta är en modell som används på många platser och i grund och botten bygger på den tidigare nämnda shared space-principen. Att få hela livet på gatunivå att samverka är det primära målet, där gaturummet utstrålar en helhet. Från att förr, under miljonprogrammets era exempelvis, tycka att funktionsseparering vara det huvudsakliga sättet för hur trafiken skulle lösas och planeras, förespråkas idag utformningar där trafikanter ska samsas. Metoden är väl beprövad världen över och det finns starka bevis på att detta genererar bättre och tryggare miljöer att vistas i. Den framtida mindre lokala gatan, där det inte finns något större behov av att separera, kommer enligt Per Eneroth huvudsakligen göras som ett enda golv utan kanter (Eneroth, 2016-05-12). Denna enkla planlösning utgör fallet för Claesgatan i Malmö och Möllegränden i Helsingborg. Förutom en tydligt upphöjd trappavsats på Claesgatan bygger samtliga två gator på shared space-principen, där bil-, cykel- och gångtrafik delar på samma rumsliga utrymme (se figur 2 och 3).

På frågan om shared space-principen även kommer att vara framgångsrik i den framtida planeringen svarar Eneroth ett direkt ja på. En sådan princip, menar han, genererar positiva effekter såsom att bilen får ett minskat mandat i stadsrummet och de olika trafikanterna tvingas till samverkan och interaktion. Per Eneroth tror att vi går mot en planering som kommer behöva anpassa sig till ett bredare spektra av olika rörelseformer. Gaturummet kommer alltså inte kunna vara lika kategoriserande som den varit tidigare. Exakt hur detta kommer se ut kan inte Eneroth svara på men han vill påpeka att utvecklingen går åt det hållet. Dock vågar han påstå att det inte kommer att hålla i längden att planera utefter kategoriseringar och trafikseparering. Den framtida utmaningen kommer att ligga i att ta hand om den stora variationen av fordon. Att förespråka shared space-principen stämmer bra överens med det tänket, klargör han. Ett tillmötesgående gaturum som bygger på solidaritet där alla är överens om att vi gör detta tillsammans, anser Eneroth vara framtiden (Eneroth, 2016-05-12).

Situationen med en konsumtion som flyttas och koncentreras till köpcentrum utanför städer, har uppenbarat sig som ett växande problem. Möllegränden och Väla centrum i Helsingborg belyser problematiken. Hadmyr (2016-04-15) har klargjort att utvecklingen påverkar handelns situation negativt kring stråk i stadskärnor. Hur påverkar detta i sin tur det upplevda gaturummet? Kommersens inflytande på attraktivitet och status hos dagens offentliga platser har länge varit stor. Idag dras dessa paralleller med självklarhet och en gata utan kommersiellt liv anses vidare vara en gata utan folkliv. I Malmö har mängden uteserveringar ökat de senaste tio åren och allt mer parkeringsyta tas i anspråk för gångbana så att uteserveringarna kan

breda ut sig i gaturummet. Detta är en utveckling som verksamma på gatukontoret i Malmö vill tillmötesgå i den mån det är möjligt då efterfrågan bedöms som stor (Einarsson, 2016-05-09). Detta är en filosofi som även Lunds kommun anser sig vilja tillmötesgå. Handel, kafé och restaurang är verksamheter man säger sig vilja främja så mycket som det bara går. Anledningarna är att det berikar och genererar vistelse. På Stortorget i Lund har en uteservering tvingats hålla öppet på söndagar, detta på grund av att övrig kommers har öppet. Uteserveringen anses ha ett alltför centralt läge och att hålla stängt när annat är öppet ger fel signaler, menar Eneroth (Eneroth, 2016-05-12). Detta utgör ett bra exempel på hur pass viktigt det är för dagens städer att utstråla folkliv och rörelse. Att handelns närvaro i gaturummet är stor har visat sig uppenbar. Wikström och Olsson (2012) har i tidigare resonemang även bekräftat denna uppfattning tillsammans med Margaret Crawford (1992).

Elin Einarsson använder Claesgatan som exempel i den fortsatta diskussionen om den framtida gatans funktion. Då i fråga om att gatan inbjuder till vistelse och inte enbart verkar för transporter. I detta framhålls just uteserveringarna som en viktig del i det hela. Beträffande Claesgatan finns möjligheter att sitta på uteserveringar men även "gratis" vid sidan av. Det framhålls som viktigt att det finns sittplatser som inte bara innehas av kommersiella syften. Båda möjligheterna befruktar varandra i fråga om platser utveckling och attraktivitet, menar Einarsson (Einarsson, 2016-05-09). Einarssons resonemang går i linje med hur Kärrholm (2012) tidigare uttryckt sig, där sittmöjligheter hjälper till att förlänga vistelser och skapar ett ökat cirkulerande av människor.

Även Eneroth berör vistelsefrågor om hur man använder gaturummet på nya och bättre sätt, där den inte enbart fungerar som rum för förflyttning. Att på sikt luckra upp den klassiska gatans betydelse och funktion anses vara det primära målet, menar han. Det är av vikt att belysa de möjligheter som finns beträffande att använda gaturummet som en plats att vara och vistas på. Här menar Eneroth att det fortfarande finns mycket kvar att lära. "Centrumlyftet" är ett aktuellt projekt i Lund som syftar till att få stadskärnan att växa på ett bra sätt. Här fyller handeln en viktig funktion, men det är viktigt att betona att det inte bara ska vara handeln som styr vad stadskärnan ska vara till för. Det ska även finnas plats för andra syften och mål som styr användningen. Så, hur påverkar man genom fysisk planering till ett förändrat användande? Per exemplifierar sitt resonemang genom att nämna studier gjorda på studenter som visar att målgruppen i fråga sällan rör sig ned till stadskärnan, utan mest håller sig inom universitetsområdet. Olika evenemang, pop-ups, sittmöbler och uteserveringar är några av de medlen som tagits till i hoppet om att locka fler studenter ner till stadskärnan (Eneroth, 2016-05-12).

Gaturummet som social mötesplats berör även den vistelsefrågan. Ambitionen att tillmötesgå mötet mellan människor har både Einarsson (2016-05-09) och Eneroth (2016-05-12) uttryckt som viktig när man planerar och gestaltar idag. Ann Legeby (2016-04-22) har tidigare uttryckt sin uppfattning om det mänskliga mötets betydelse. Behovet av att bli sedd och att se andra är viktigt i fråga om identitet och

gaturummet är platsen som möjliggör att detta sker. Även Wikström och Olsson (2012) har uppmärksammat gaturummets betydelse som social mötesplats. Per Eneroth (2016-05-12) belyser dock problematiken med att se det mänskliga mötet som en självklarhet. Att få människor att vilja mötas är inget som enbart kan lösas med en viss typ av gestaltning. Frågan anses, enligt hans mening, sitta djupare än så.

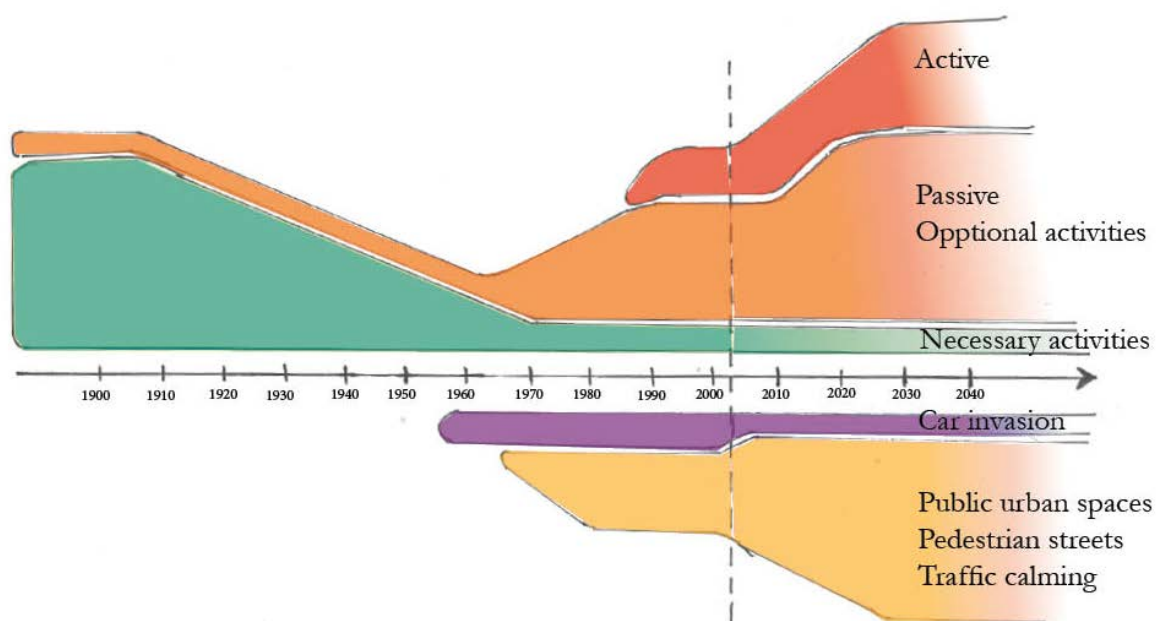
## 5. Diskussion och slutsats

### 5.1 Framtidens gaturum

Vad gäller begreppet gaturum så har ingen enkel definition kunnat ges då dimensionerna har konstaterats vara många. Gaturummet ingår i det offentliga rummets betydelse och även där har innebörden många dimensioner. Dock har betydelsen av ordet gata konstaterats vara viktig. I denna uppsats är det främst det mänskliga mötet i gaturummet som belysts. För att det mänskliga mötet skall äga rum krävs utrymme ur både fysisk och delad betydelse. Hur vår utomhusmiljö i sin tur är utformad inverkar i allra största grad på vilka typer av aktiviteter som vidare får äga rum. Gatumiljöns utformning och kvalitet blir allt mer grundläggande ur den synpunkten att attraktivitet spelar en allt mer central roll i dagens och framtidens planering av städer. Gatan kommer fortsätta utgöra en viktig beståndsdel i våra liv även om definitionen av den inte kommer kunna göras särskilt mycket enklare i framtiden.

Att studera gatans form och funktion över tid kan ge ledtrådar på hur den kommer att användas och se ut i framtiden. Precis som den historiska tillbakablicken visar så har stadsplaneringen ständigt influerats av tidigare sätt att planera. Antingen som en motreaktion eller som hyllning. Den historiska stadsplaneringens utveckling har spelat ut sin roll i ett nära samspel med likväl sociala som politiska tyckanden. Den utveckling vi kan utläsa idag har sitt ursprung ur det historiska förloppet (se tabell 2).

Tabell 2: Tabellen skall visa på ett tänkbart scenario beträffande den framtida användningen. Visionen tar vid efter den streckade linjen. (Tabellen är baserad på tidigare använd illustration ur: How to study public life, 2013, s.147 tillstånd av Gehl architects) (Omgjord illustration: Johanna Wetterborg, 2016-05-19)



Idag tycks vi se en utveckling mot ett allt mer privatiserat och konsumtionsinriktat samhälle. Likriktningen inom den offentliga sfären har uppmärksamats och mycket tyder på att den utvecklingen kommer att fortsätta. Samtidigt så kan betydelsen av

mångfald och diversitet inom det offentliga livet inte poängteras för mycket. Betydelsen av ett offentligt rum som kan och får tillhöra alla bör utgöra alla stadsplanerarens mål. Men ett offentligt rum för alla är, i ett samhälle där ekonomiska krafter lättvindigt får styra, ingen självklarhet och har historiskt sett nog aldrig varit. Dock är vi nog mer medvetna om det offentliga rummets betydelse än vad vi någonsin varit. Mångkulturen i dagens samhälle är en viktig orsak och i takt med en ökad segregation blir det offentliga rummet allt viktigare. Det mänskliga mötet har alltid varit essentiellt, såväl historiskt som nutid. Även om mötet i sig har många dimensioner så är det i det offentliga rummet som majoriteten av dessa äger rum. Gaturummet kommer med stor sannolikhet, i enlighet med berörda källor, fortsätta tjäna som en viktig arena för mänskliga möten och sociala interaktioner.

Uppsatsen har uppmärksammat en del risker i och med att gaturummet blir allt mer likriktad och uppbyggd kring konsumtion. Men relationen som existerar mellan de kommersiella verksamheterna och gaturummets folkliv är till stor del även positivt betingad, vilket inte får glömmas bort. Båda elementen är beroende av varandra och tillsammans skapar de attraktiva städer. Dock kan framtidens gaturum tänkas komma att behöva visa en viss grad av oberoende gentemot kommersen. I takt med att allt mer kommers flyttas ut från citykärnor och koncentreras i köpcentrum kan gaturummet komma att behöva inkludera fler och andra typer av funktioner. Utvecklingen i dagens gaturum speglar just en sådan tendens då den fylls med fler typer av aktiviteter och funktioner. Mycket av den utveckling vi ser idag visar på ett allt tillfälligare gaturum i takt med att aktiviteterna blir allt mer tillfälliga. Fler och fler aktiviteter tenderar att för en stund hävda sin existens och äganderätt inom gatans rumsliga gränser. I dessa fall är det främst fickparker och andra typer av ”pop-ups” som menas. Dessa konstellationer består oftast av sittmöjligheter av något slag. Just betydelsen av sittplatser har framförts utgöra viktiga grundförutsättningar för liv och vistelse. Fler sittmöblemang kommer antagligen bli en allt vanligare syn i det framtida gaturummet och genom den multifunktionella egenskap som dessa besitter kan fler aktiviteter introduceras.

Användning och behov är två nära relaterade begrepp. Dessa har diskuterats ur en urban kontext och då i fråga om det offentliga rummet. För att kunna skapa ett tillfredsställande offentligt liv ur urban kontext krävs en stadsplanering som tillmötesgår och definierar så många behov som möjligt. Detta resulterar i ett bredare spann av aktiviteter och utrymmen som kan användas på olika sätt (se tabell 2). Idag utmanas och experimenteras det med gaturummet allt mer. Intresset och engagemanget kring tillfälliga pop-ups även i framtiden bedöms som stort.

Gaturummet går mot en utveckling där man allt mer säger sig vilja ge gatan en platskaraktär. Detta görs oftast med hjälp av en utmärkande markbeläggning eller olika sittmöblemang. Identitet av en plats innebär direkta kopplingar till aktivitet och vistelse. Funktionen blir också annorlunda och vidgas i sin betydelse. En gata har idag möjligheter att innefatta och inkludera så mycket. Samtidigt höjs även kraven i takt med att dess roll vidgas. Gaturummets hänsyn till säkerhetsaspekter av olika slag

utgör exempel i sammanhanget. När användning och funktioner förändras eller utvecklas speglar det även förändringen hos samhället i stort. Den nutida såväl som framtida gatan måste tillmötesgå samhällets behov och utformning som helhet.

Bilens självklara plats i stadsplaneringen ifrågasätts idag allt mer. Den urbana utvecklingen går mot att i större skala planera bort bilen i den utsträckning som anses möjlig. I takt med att bilens plats i staden börjat bli allt mer kontroversiell har gågatan och gångfartsområdets fördelar uppmärksammas allt mer. Dessa former tenderar att bli ett allt vanligare inslag i dagens städer. Det investeras friskt i dessa två gatutyper och det är främst de vidgade möjligheterna för de gående som utgör grundargumentet. Mer yta kan omvärderas och utnyttjas för andra aktiviteter och gatan kan inrymma fler funktioner. De valbara aktiviteterna har visat sig öka som resultat av dessa investeringar. Blickar man tillbaka på utvecklingen historiskt sett så hade gågatan sin stora framväxt under perioden 1970-75. Kanske har vi en lika stark utveckling framför oss där bilen kommer lämna mer plats för gågatan i staden (se tabell 2).

Den enkla och öppna planprincipen i dagens gaturum, baserad på shared space-principen, blir en allt vanligare ingrediens i städer idag. Gaturummet kommer bli mindre uppdelat och bygga på en samverkan mellan olika sorters trafikanter. Utvecklingen pekar på att denna typ av utformning kommer bli allt vanligare i takt med att gångfartsområden också blir det (se tabell 2). Med det sagt så sätt är det ett lugnare och tillgängligare gaturum för främst gång- och cykeltrafikanter vi går tillmötes. Gaturummet kommer att prioritera gång och cykel framför bilen och planeringen av våra framtida gaturum kommer bli därefter.

I framtidens gaturum kan funktionen och användningen tänkas bli mindre definitiv då de valbara och tillfälliga aktiviteterna kommer öka (se tabell 2). Gaturummet börjar allt mer liknas vid ett vardagsrum där vistelsen är viktigt för att gaturummet skall rymma folkliv och utstråla attraktivitet. Gaturummet skall inredas på ett sätt som erbjuder vistelse, där sittmöbler verkar bli den vanligaste formen.

Idag utmanas den traditionella synen på gaturummet allt mer. Med stadsplanering som hjälp kan framtidens gator formas och utvecklas till det vi vill att de ska vara. ”City Lounge” i St. Gallen nämns återigen som ett bra exempel. Dagens gaturum tenderar att förvandlas och bli till platser där vardagsrummet mer eller mindre flyttat ut. Det röda landskapet i St. Gallen får illustrera just denna utveckling.

## 6. Avslutande reflektion

Källor har analyserats baserat på en medvetenhet om hur författare bakom källorna påverkar med bakgrund och motiv. Thomas Wikströms och Lina Olssons bok ”Stadens möjligheter” utgör ett bra exempel. Ibland har det varit svårt att urskilja författarnas egna resonemang från andra författares. Därför bör källans innehåll behandlats med stor försiktighet. I detta fall är det även en källa som är populärvetenskapligt skriven och både Wikström och Olsson är arkitekter. Man kan baserat på deras sätt att diskutera och argumentera utläsa en stor tilltro på staden där stadens väggar får agera gränssnitt mellan identiteter och offentlighet. Deras yrkesroll kan påverka de perspektiv som det offentliga rummet ses ifrån i den skrivna texten.

Valet av analysmetod har påverkat arbetets utgång i den bemärkelsen att det material som de valda platserna och personerna genererat inte varit möjligt att förutspå förrän i ett avslutande stadie. Dock har utgången av arbetet påverkats av att de frågor som ställts sedan innan varit bestämda. På så vis har informationen från källorna genererats ur en metod som varit relativt styrd och slutsatserna har självfallet påverkats därefter. Resultatet har även influerats av det faktum att frågorna inte haft för avsikt att vara platsspecifika i någon större utsträckning.

Det har varit svårt att skildra den historiska utvecklingen gällande stadsplanering. Källmaterialet har tenderat att vara epokvis skildrat och uppdelat i olika källor. Källorna har även alltför ofta visat sig vara alldeles för djupgående och detaljerat skrivna. Någon sammanfattande källa som beskriver den historiska utvecklingen har varit svår att finna. Det har även förekommit svårigheter i att finna material som kartlägger och beskriver gatans huvuddrag och karaktär över tid. Ambitionen att kunna redogöra kring förändring och utveckling som berör detta har därför inte kunnat införlivas i den utsträckning som var tänkt. Att kartlägga och beskriva det offentliga rummets betydelse samt dess koppling till stadsplanering har däremot inte varit svårt. Dock har svårigheter uppstått i samband med att dra paralleller mellan historiska och nutida förhållanden gällande stadsplanering.

Anledningen till varför jag väljer att belysa dessa svårigheter har att göra med den betydelse som all historia generellt besitter. Att kunna tillgodogöra sig en historisk uppfattning genererar en annan typ av förståelse för hur situationer kan se ut idag och framöver. Den utgör en viktig grund att vidare utveckla sina egna tankar och antaganden ifrån. Detta på såväl forskningsnivå som allmän vedertagen nivå. Betydelsen och fördelarna med att utveckla och motverka denna informationslucka är därför av stor vikt.

För att kunna blicka framåt måste man kunna blicka tillbaka.



## 7. Referenser

### 7.1 Muntliga källor

Einarsson, Elin (2016-05-09). Landskapsarkitekt LAR/MSA på Malmö stads gatukontor, personligt möte på Malmös kommunhus om projektet kring Claesgatan i Malmö.

Eneroth, Per (2016-05-12). Chef för gatu- och trafikkontoret vid tekniska förvaltningen i Lunds kommun, personligt möte på kommunhuset Kristallen i Lund angående stadsplanering med inriktning gatumiljön i Lund.

Hadmyr, Martin (2016-04-15). Landskapsarkitekt och stadsträdgårdsmästare i Helsingborg stad, telefonsamtal om projektet kring Möllevången i Helsingborg.

Legeby, Ann (2016-04-22). Teknologiedoktor Arkitekturskolan KTH, föreläsning "Streets for co-presence or co-absence - urban design and social processes" i samband med Landskapsarkitekturdagen 2016, Alnarp.

### 7.2 Elektroniska källor

Crawford, Margaret (1992). *The World in a Shopping Mall - in Variations on a Theme Park: Scenes from the New American City*, redigerad av Michael Sorkin, New York: The Noonday Press, tillgängligt via:

[http://mark.levengood.people.cpsc.edu/HIS132/LessonDocs/Crawford\\_ShoppingMall.pdf](http://mark.levengood.people.cpsc.edu/HIS132/LessonDocs/Crawford_ShoppingMall.pdf)

[2016-05-06]

Forsell, Rebecka; Listerborn, Carina; Andersson, Mats (2010). *Trygghet som en jämställdhetsfråga. Utvärdering av Boverkets regeringsuppdrag: Att stärka tryggheten i stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv*. Malmö högskolas utvärderingsrapporter Nr 5, tillgängligt via:

[http://jamda.ub.gu.se/bitstream/1/543/1/trygghet\\_UtvRapport2010\\_5.pdf](http://jamda.ub.gu.se/bitstream/1/543/1/trygghet_UtvRapport2010_5.pdf)

[2016-05-06]

Gehl, Jan (2010). *Cities for people*. Washington, DC: Island Press, tillgängligt via:

<http://site.ebrary.com/lib/slub/reader.action?docID=10437880>

[2016-05-11]

Gustafsson, Mattias (2013-10-23). *Inkluderande gaturum för rikare stadsliv*. Hållbar stad, tillgängligt via:

<http://hallbarstad.se/urbio/inkluderande-gaturum-for-rikare-stadsliv/>

[2016-03-29]

Hållbar stad (2015-07-02). *På min (framtida) gata i stan...* tillgängligt via:

<http://hallbarstad.se/omvarld-blog/pa-min-framtida-gata-i-stan/>

[2016-03-29]

Laitinen, Riitta; V. Cohen (2009). Thomas, *Cultural history of early modern European streets*. Koninklijke Brill NV, Nederländerna, tillgängligt via:  
<http://site.ebrary.com/lib/slub/reader.action?docID=10372647>  
[2016-05-10]

Legeby, Ann (2010). *Urban segregation and urban form - from residential segregation to segregation in public space*. TRITA – ARK – Forskningspublikationer, tillgängligt via:  
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:362593/FULLTEXT01.pdf>  
[2016-04-26]

Legeby, Ann; B. Pont, Meta; Marcus, Lars (2015a). *Dela[d]Stad - stadsbyggande och segregation. Del fyra av fem: stadsrumsanlays som designstöd*. TRITA – ARK – Forskningspublikationer, tillgängligt via:  
<http://www.mistraurbanfutures.org/sites/default/files/4-stadsrumsanalys.pdf>  
[2016-04-26]

Legeby, Ann; B. Pont, Meta; Marcus, Lars (2015b). *Dela[d]Stad - stadsbyggande och segregation. Del två av fem: Metoder: sociala stadsbyggnadsanalyser*. TRITA – ARK – Forskningspublikationer, tillgängligt via:  
<http://www.mistraurbanfutures.org/sites/default/files/2-metoder-legeby-berghauser-marcus.pdf>  
[2016-04-26]

Nationalencyklopedin, uppslagsord: *offentligt rum*. tillgängligt via:  
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/offentligt-rum>  
[2016-05-12]

Nationalencyklopedin, uppslagsord: *gågata*. tillgängligt via:  
<http://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/gågata>  
[2016-05-22]

Sundström, Anders (2015). *Konferensen Citymoves lyfter frågan om Stockholms framtid*, Dagens nyheter, tillgängligt via:  
<http://www.dn.se/sthlm/konferensen-citymoves-lyfter-fragan-om-stockholms-framtid/>  
[2016-05-19]

Vägmärken. se, uppslagsord: *gångfartsområde*. tillgängligt via:  
<http://www.vägmärken.se/gangfartsomrade/>  
[2016-05-22]

Wordpress, *St. Gallen, Schweiz*. tillgängligt via:  
<https://archide.wordpress.com/2008/11/05/city-lounge-in-st-gallen-switzerland/>  
[2016-05-12]

### 7.3 Tryckta källor

- Ahlberg, Nils (2012), *Svensk stadsplanering - arvet från stormaktstiden resurs i dagens stadsutveckling*, Elanders Fälth & Hässler, Stockholm
- Appleyard, Donald (1987), Foreword. I: Moudon, Anne V., *Public streets for public use*, Van Nostrand Reinhold Company Inc., New York
- Björk, Cecilia; Reppen, Laila (2000), *Så byggdes staden*, AB C O Ekblad & Co, Västervik
- Francis, Mark (1987), The making of democratic streets. I: Moudon, Anne V., *Public streets for public use*, Van Nostrand Reinhold Company Inc., New York
- Gehl, Jan; translated by Jo Koch (2011), *Life between buildings: using public space*, Washington, DC: Island Press
- Jacobs, Jane (1961), *The death and life of great american cities*, Random house Inc., New York
- Kärrholm, Mattias (2012), *Retailising space: architecture, retail and the territorialisation of public space*, Ashgate Publishing Limited, England
- McCluskey, Jim (1992), *Roadform & Townscape*, andra upplagan, An imprint of Butterworth-Heinemann Ltd, Linacre House, Jordan Hill, Oxford
- Moudon, Anne V. (1987), *Public streets for public use*, Van Nostrand Reinhold Company Inc., New York
- Rapoport, Amos (1987), Pedestrian street use: culture and perception. I: Moudon, Anne V., *Public streets for public use*, Van Nostrand Reinhold Company Inc., New York
- Wikström, Tomas; Olsson, Lina (2012), *Stadens möjligheter - platser och stråk*, Region Skåne, Tita-projektet och Lunds kommun, Malmö
- Zukin, Sharon (1995), *The Cultures of Cities*, Blackwell publishing, Oxford